



TITLE:

招商局の略史：中國の獨占的汽船會社

AUTHOR(S):

宮崎, 市定

CITATION:

宮崎, 市定. 招商局の略史：中國の獨占的汽船會社. 東洋史研究 1951, 11(2): 153-159

ISSUE DATE:

1951-03-25

URL:

<https://doi.org/10.14989/138919>

RIGHT:

招商局の略史

——中國の獨占的汽船會社——

宮 崎 市 定

一九三〇年、中國において最古の歴史をもつ最大の汽船會社、招商局が國民政府によつて國營に移された。この會社の存在は中國近代史上に極めて重要な意義をもつものであるが、以下に紹介する招商局略史は同年十一月一日付、申報紙上に發表された招商局總辦、李仲公氏の談話に基づくものであつて、清末から民國初年にかけての企業形態を示す點に無限の興味がある。

清代に五口通商條約が成立してから、外國の帆船が盛んに進出して、中國の沙船が到底競争できない。つづいて汽船が流行することになると、その能率は愈々大きく、中國の舊式な航運業は完全に壓倒されてしまつた。そこで中國の富商等は汽船の容量が巨大で安全迅速なのを目撃し、中には汽船を買つて各港の間を往來し、貨物を運んで貿易する者も出てきた。ただ洋商は巨額の資本を擁して勢力を張つてゐるので、

彼等はその庇護を求めてこれに隸屬し、中國船でありながら、大ていは外國の旗を掲げるやうな状態であつた。この有様を見た直隸總督の李鴻章は、同治十一年（一八七二）九月朝廷に上奏して許可を得、政府の力により、招商局を設立し、商人の汽船を招待して、この局に加入せしめた。これより先に戸部が軍事費（練餉）のための銅錢を江蘇・浙江の質屋に資本として借し出す法律があつたので、李鴻章はその先例を引いて、招商局が官錢二十万串を借りることの許可を得て、その設立費とした。ついで同年十月五日、直隸總督と江蘇巡撫とが共同して朝廷の裁可を受け、毎年南方から北京へ送る穀物（漕糧）の中、二十万石の運搬を招商局に請け負はすことにした。かくして資本があり、貨物をも宛てがわれたので、商

局の事業の忙りだしは先づ上々の見込みがついた。李鴻章は朱其昂なる者を上海に派遣し、そこで商局を基礎とした新しい會社の創立の準備をさせ、ここに「輪船招商公局」なる汽船會社が誕生した。時に十二月十九日である。この日は丁度官廳の御用納め（封篆）の日であつたので、會社の記録には、遡つて十六日の日附で成立したことに記入し、來春早々から、請け負つた漕糧の運搬に着手出来るやうに手筈を整へた。これで見ると、名は招商局、即ち民間商人を招集して結成させた汽船會社であるが、實質は政府の力によつて成立したものであることが明かである。

招商局は成立したが、既に自ら汽船を所有してゐる商人は遲疑して二の足をふみ、進んで加入しようとする者が無い。招商局はやつと三隻の汽船、伊敦號、永清號、福清號を購入したに止まつた。そこで同治十二年五月、李鴻章は唐廷樞を派遣して上海の招商局に赴かしめ、會社規約を重定し、廣く株券を募集させた。六月、唐廷樞は同局總辦（社長）を委任され、ついで盛宣懷が襄助に、徐潤が會辦に任ぜられ、共同で經營に當り、株を募り倉庫を立て、貨物の積込みなど諸端の業務に盡力し、朱其昂は専ら官用の漕運事務を分擔した。

結局、招商局は官を主とし、商人を従とする傾向がはつきり現はれてきた。その商人から募集した株式も、同治十二年六月末までに、僅かに資本（股本）銀四十七万六千兩にすぎなかつた。ついで再び新株を募り、一株一百兩で、光緒三年（一八七七）六月末までに、やつと股本七十三万二百兩を集めたに止まつた。前後五年の歳月を費して募集成績が、こんなに思はしくなくては、會社の維持もむづかしく、到底發展などは思ひもよらぬ筈である。ところが事實はこの五年の間に、商局の業務は大繁昌で、設備も目ざましい躍進をとげた。光緒二年には所有の汽船が十一隻に達し、同年冬に洋商の旗昌輪船公司 (Shanghai Steam Navigation Co.) を買収し、新たに十六隻の汽船を加へ、後日の會社大發展の地盤を築いた。この旗昌公司買収の費用は銀二百万兩であつたから、商人から集めた株式位では到底追ひつけないため、政府から補助を仰いだこと勿論である。その外にも招商局はその事業經營に當つて、政府の資本と政治力との援助を受けたことは非常なものである。これを列舉すれば、

A 漕糧及び官物の獨占的運搬の利益。招商局が薄弱な資本をもつて、收支の均衡を保つのみか、厚利を得て、汽船を買

ひ、倉庫を立て、他會社との競争に堪へたのは、官物の運搬費によつて利益を獲得したからである。商局の官物請負は、同治十二年は糧三十万石であり、以後毎年増加して、最高六十万石前後に至つた。この利益の莫大であつたことは會辦徐潤の提出した豫算案の中の一節からも汲み取ることが出来る。曰く

現在資本五十万兩。每船毎月の經費五千兩。四隻にて毎月二万兩。この船を動かして得る所の運賃は每石漕平銀五錢五分。その中より船中の雜費（漕用）九十分の五、局中の雜費（局費）九十分の五を差引いて、正味の收入は、九十分の八十で、總計銀十三万二千五百兩になる。その上に旅客や附載の貨物で、一回毎に少くも一千五百兩の收入があり、彼此を合せると、三月間の純益銀十万八千兩を見込むことが出来る。

この豫算は同治十二年、請負ひの漕糧三十万石の分について計算したのであるが、既に三月間の純益十万八千兩と云つてゐる。その後、漕糧が二倍に増すと、利益も隨つて二倍になる。光緒三年に旗昌公司を買収して、急に汽船の數が増えたので、李鴻章は、漕糧だけでは貨物の不足せんことを虞れ、

朝廷の裁可を得て、各省の官物の運搬は凡て商局に一手で請負はせることにした。これより商局は荷物の不足に苦しむことなく、官物の運搬は漕糧に比較して利益が一層大であつた。さればこそ、外商の太古、怡和の二會社から運賃値下げで競争を挑まれても、五年の激烈な競合ひの間、たえず政府の後盾を得て、漕糧及び茶の運費を減價することなく、且つ海關の通過にも特別の便宜を與へられたので、營業不振を招くことがなかつた。結局、太古、怡和兩會社の方から妥協を申込み、運賃協定で折合ひがついた。これは招商局が政府の後援によつて維持された一例である。

B 商局が創立された當時、汽船の入手に苦んだ。同治十一年十二月、浙江省有の汽船、伏波號一隻を支給されて航海を始めた。十三年に官設の福建船廠から海鏡號、光緒元年十月には江蘇省金庫（藩庫）から銀十万兩を支出して江寬號、江永號の二隻を造り、同二年には揚子江上の警備船、漢廣號を貰ひうけた。つまり直接に國家から五隻の汽船を支給されたわけで、創業時代の所有船は合計十一隻であつたから、その半數を國家が出してゐるわけである。これが招商局の政府から受けた後援の第二である。

C 招商局が創立された時、資本が小さな割合に、經營は甚だ大規模であつた。そこで營業の利益は政府のお蔭で莫大であつたと云つても、經營が擴大してゆけば忽ち資金難に陥るのは當然である。そんな際には一にも二もなく政府からの資金融通に依存した。光緒二年に外國汽船會社との競争が起つて、旅客も貨物も減少したので、李鴻章が心配して、政府の銀五十万兩を借して、商局の豫備金として、挺いれた。また光緒七年、盛宣懷が徐潤を排斥して職を去らした時、株主は争つて資金を引上げた際にも、李鴻章は直隸總督の地位を利用して、官金三十六万兩を借しつけて危機を切抜けさせた。これは商局が危急の際に官金を借りて存続し得た第三の例である。

D 旗昌公司の買収は招商局發展の劃期的事件であつた。この時に於ける船數の増加は云ふに及ばず、今日の碼頭や不動産の優越性は、この舉によつて基礎が定まつた。光緒二年に買収を協議した際の價格は二百万兩に落ついたが、招商局の資本は政府と民間の醸出したものを合せても百餘万にすぎない。幸に李鴻章が兩江總督沈葆楨と共に上奏して、江蘇省の官金十万、江安糧道と江海關から各二十万、浙江、江西の兩

省が各二十万、湖北省が十万、合せて百万の資本を融通して貰つて、漸く買収が實現し、全國最大の汽船會社となり、外國人の太古、怡和兩會社を凌駕するやうになつた。當時太古は八隻、怡和は六隻の汽船しか所有せず、招商局はこれに對して、新舊合せて二十六隻を有し、儼然として航海業界の覇者であつた。これが招商局の發達擴充が全く政府の資金に頼つた第四の例である。

E 招商局が先後、政府から融通を受けた官金は總計二百五十万餘兩に達した。これほど巨額な、株式に數倍するほどの政府からの借金を、もし毎年、本利を同時に償還してゐたならば、その財力は到底持ちこたへられなかつたであらう。そこで李鴻章は償還を猶豫する手段をとり、最初に先づ外國に對する支拂ひをすませ、その間官金の償還を延期し、後には官金の利子を免じて元金だけを返済させた。政府の金を借りて、營業の利益を收め、利益があがつてから、その剩餘の中から借金の元金だけを返して行つたのである。だから光緒二十年に政府に對し、借金を皆済した時、招商局の積立資本金は二百餘万兩を越えてゐた。これは光緒二十三年に、積立金の二百万兩を保證として、株券を發行してゐることを見ても

知られる。これが招商局の政府の庇護によつて、政府の資金によつて得た利子で、借金を返済した第五の例である。

以上の各項を總合して、招商局と清朝政府との關係の主要が分るが、もう一度要約すれば次の如くなる。

(1) 創立。全く政府から軍事費の中の二十万串の銅錢を借りて實現した。

(2) 營業。漕糧と官物と帽茶の運搬を基本とする。

(3) 周轉。危急の場合には全く官金の融通で切抜けた。

(4) 擴張。官金百万兩を借りて旗昌公司を買収した。

(5) 汽船。その半數は官金を借りて買収した。

(6) 還本、官金を資本として營業し、その利益で次第に借金を返済した。

結局當時の經營の實狀を見ると、政府の資金が主體であつて、民間の資本は從屬的であつた。招商の名の示す如く、商人は招かれた客だとも云へる。幸に新興の事業で、利益を擧げることが多かつた。いつたい朝廷の權力者は民間經營の事業に出資して、荒い儲けを企てたがるが、もし損失を生じた時には、政府から借りた金は返す筈がなく、自ら損失をかぶつて償還を行はうとしないだらう。然るに近來、私利に耽る

徒があつて、招商局はもともと民間事業だから民營にしておくべきだといふ説をなす者があるが、その腹の中は云はぬでも分るであらう。更に前の董事會長の李國杰が民國十一年に北京政府の交通部に送つた呈文の中に

招商局創立の初め、衆商人から株式を集めて營業したとは云ふものの、一切は悉く直隸總督の指圖に従ひ、漕糧の請負ひで貨物をあてがはれ、官金を融通されて危機を突破し、外商や地方官との交渉にも公正な態度で後盾となつて貰つて勝利が得られたのだ。

と云ひ、また民國十七年に彼が王監督に送つた親展狀の中にも

むかし父の李鴻章が招商局を創立し、毅然として南北洋兩大臣の協力の下に、官金二百萬を發して招商局の事業を助けた。當時民間資本家はまだ氣乗り薄すであつたから、政府資本が大多數を占めてゐた。

とあるが、これは眞に招商局の官民關係についての透徹した見解と云ふべきである。

李鴻章が朱其昂を派して招商局を創立させてから、歷任の

總辦、會辦或は總理などの當事者は凡て直隸總督（北洋大臣を兼ねる）から選拔委任された。唐廷樞、徐潤、盛宣懷はみな李鴻章の選任したところである。光緒二十九年（一九〇三）に袁世凱が北洋大臣になると、前例に従つて楊士琦を派して總理とし、徐潤を會辦とした。宣統元年（一九〇九）に袁世凱が失脚したあと、盛宣懷が郵電部大臣（尙書）となり招商局を郵電部の管轄の下におき、部から鍾文耀を派して坐辦となし、王存善を會辦とした。これも招商局が事實上官營であつた證據とも見なされる。

盛宣懷は原來、李鴻章から派遣された代理人である。光緒七年に徐潤を排斥して追ひ出し、株價の値下りを引き起したが、彼は反つてこの機に乗じて株を買ひ占め、それ以來大株主となつた。ついで官金を借りて得た利益を積立金とし、積立をひきあてに株式を發行して官金を返済した。その結果、民間所有株は二百萬兩から、四百四十萬に上つた。宣統元年に盛宣懷が郵電部大臣となると、その地位を利用して、招商局商辦章程なる規約をつくる裁可得、招商局を純然たる民間經營に移した。これで万事が盛氏の方寸で定まり、全部の

株券の中で盛氏が三分の一を占めた。見かけは頗る民主的だが實際は獨裁的で、何も知らない清朝の目を蔽つて、實は盛氏の私有物と化したのであつた。

官營時代の招商局は花々しく活躍したもののだが、それが純然たる民營に移ると、忽ち凋落しはじめた。その實況を例示するならば、

A 創立の初には人事も經營も全く政府の手で運轉された。唐廷樞や徐潤は北洋大臣の命を受けて公正忠實に社運を興隆に導いた。建設方面について言へば、汽船を購入したり、倉庫をたて、埠頭を設け、年々に發展の跡が見られた。最初の四年間に十餘隻の汽船を整へ、埠頭や倉庫が海岸、揚子江の各港に遍く行きわたつた。第四年には特に旗昌公司を買収し、繁榮の基礎を定めた。航路の點で云へば、前後して揚子江航路、滬甯航路（上海—寧波）、南北洋航路（上海—天津）を開き、嘗ては朝鮮、日本、新嘉坡、檳榔嶼、爪哇、西貢、海防、檀香山などに至り、最も遠い所では、一度は英國及び米國の舊金山に到達した。當時の進取的な氣象は一日千里の概があつて、外國汽船が航路を獨占するの弊を打破し、全國

の民衆は工商をとはず、みなその利益に沾つた。然るにやがて純民營の時期に入ると汽船は古びてのろく、航路は縮まつて、ますます外國汽船から壓迫を受け、見る者をして今昔の感に堪へざらしむるものがあつた。

B 盛宣懷は前後二回、招商局の經營當事者となり、専心、民營に改めて私有化することを謀り、積立金の二百萬圓をいつの間にか他へ流用して、汽船の購入、航路の開発のために資本を投下しなかつた。従つて社運も次第に衰頹に向つた。

宣統元年には民營が實現し、民國元年には董事會の設立を見たが、これより商局の實權は完全に小數の派閥的姦商の獨占に歸した。従つて會社の財産は彼等の勝手に私腹を肥すに任せ、誰もそれを詰問する者なく、事業は一敗地に塗れて、年々缺損が續き、年々借金が増えた。最も遺憾千萬なのは歐洲大戰の間に外國汽船は概ね徵發を受けて本國に歸り、船價が急に昂騰して、招商局にとつては一大雄飛の好機會であつたにも拘らず、發展を計り外國船を壓倒することなく、むざむざと見送つたことである。日本の航海業について見れば、この時期に際會して一躍大發展を遂げ、船腹百七十萬屯から四百萬屯に飛躍してゐる。然るに招商局は幹事等が私腹を肥す

に汲々として、事業の擴張を計らないのみでなく、折角自ら所有する船腹を他人に借して營業させ、その餘利を貪つて自ら樂しむ状態であつた。幹事等はなるほどそれで手濡らさずに若干の利益を握み得たであらうが、營業設備は昔のまま、從來の借金も一文も返済出来なかつた。今日會社の腐敗が極度に達してゐるについては、當時の幹事等は何と辯解しようともその罪を逃れることは出来まい。結局、招商局は官營なれば成功し、民營に移せば失敗に終るといふことを、その歴史事實が何よりも雄辯に證明してゐると云へよう。

「史學指南」油印本出來

すでに予告してありました「史學指南」油印本が出来上りました。本書が官蔵解説書として利用價值の高いことは周知の通りですが、本書は京大人文科學研究所藏明刊本によつて補増し索引を附して油印したものです。御入用の方は至急御申込み下さい。

總頁數約二〇〇頁、B・5上質和紙油印本

頒價 二七〇圓、(送料共)

申込先 東 洋 史 研 究 會